



Bruxelles, den 4. december 2018
(OR. en)

15146/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0228(COD)**

**TRANS 613
FIN 965
CADREFIN 397
POLGEN 241
REGIO 143
ENER 421
TELECOM 449
COMPET 845
MI 933
ECO 113
CODEC 2207
IA 407**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1
Komm. dok. nr.:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014

Vedlagt følger til delegationerne teksten til den delvise generelle indstilling til ovennævnte forslag, som Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi (transport) vedtog på samlingen den 3. december 2018.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr.
1316/2013 og (EU) nr. 283/2014¹**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172 og 194,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ Parlamentarisk undersøgelsesforbehold: Det Forenede Kongerige.

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med henblik på at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst og fremme jobskabelsen har Unionen brug for en moderne højeffektiv infrastruktur, som kan bidrage til at forbinde og integrere Unionen og alle dens regioner, inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne. Sådanne forbindelser bør bidrage til at forbedre den frie bevægelighed for personer, varer, kapital og tjenesteydelser. De transeuropæiske net bør lette forbindelserne på tværs af landegrænserne, fremme en øget økonomisk, social og territorial samhørighed og bidrage til en mere konkurrencedygtig social markedsøkonomi og til at bekæmpe klimaændringer.
- (2) Formålet med Connecting Europe-faciliteten ("programmet") er at fremskynde investeringerne i transeuropæiske net og mobilisere finansiering fra både den offentlige og private sektor, samtidig med at retssikkerheden øges, og princippet om teknologineutralitet respekteres. Programmet bør skabe mulighed for, at synergivirkningerne mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor kan udnyttes bedst muligt, og derved øge effektiviteten af Unionens indsats og gøre det muligt at optimere gennemførelsesomkostningerne.
- (3) Programmet bør tage sigte på at støtte indsatsen mod klimaændringer, miljømæssigt og socialt bæredygtige projekter og, hvor det er relevant, aktioner til afbødning af og tilpasning til klimaændringer. Navnlig programmets bidrag til at nå målene og målsætningerne i Parisaftalen samt de foreslåede 2030-klima- og energimål og de langsigtede dekarboniseringsmålsætninger bør styrkes.

- (4) Med henblik på at afspejle betydningen af at bekæmpe klimaændringer i overensstemmelse med Unionens forpligtelser til at gennemføre Parisaftalen og dens forpligtelser til at nå De Forenede Nationers mål for bæredygtig udvikling bør denne forordning derfor mainstreame klimaindsatsen og at føre til opnåelsen af det overordnede mål, nemlig at [25] % af udgifterne i EU-budgettet skal gå til støtte til klimamålsætningerne⁴. Aktioner i medfør af dette program bør bidrage med 60 % af programmets samlede finansieringsramme til klimamålsætninger, baseret blandt andet på følgende Riomarkører:
- i) 100 % til udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur, alternative brændstoffer, ren bytransport, eltransmission, oplagring af elektricitet, intelligente net, CO₂-transport og vedvarende energi og ii) 40 % til transport ad indre vandveje og multimodal transport og gasinfrastruktur – hvis der gives mulighed for øget anvendelse af vedvarende hydrogen eller biomethan. Relevante aktioner vil blive identificeret under forberedelsen og gennemførelsen af programmet og revurderet som led i de relevante evalueringer og gennemgange. For at undgå, at en sådan infrastruktur er sårbar over for klimaændringernes potentielle langsigtede virkninger, og for at sikre, at omkostningerne ved drivhusgasemissioner fra projektet indgår i projektets økonomiske evaluering, bør projekter, der støttes af programmet, være underlagt klimasikring i overensstemmelse med den vejledning, som bør udarbejdes af Kommissionen i overensstemmelse med den vejledning, der udarbejdes for andre EU-programmer, hvor det er relevant.
- (5) For at opfylde de rapporteringsforpligtelser, der er fastsat i artikel 11, litra c), i direktiv (EU) 2016/2284 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF, hvad angår anvendelsen af EU-midler til at støtte de foranstaltninger, der er truffet med henblik på at opfylde dette direktivs målsætninger, bør udgifter vedrørende nedbringelse af emissioner eller luftforurenende stoffer i overensstemmelse med dette direktiv spores.

⁴ COM(2018) 321, s. 13.

- (6) En vigtig målsætning for dette program er at skabe større synergivirkning mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. Med henblik herpå bør programmet give mulighed for at vedtage tværsektorielle arbejdsprogrammer, som kunne omfatte specifikke interventionsområder, f.eks. hvad angår netforbundet og automatiseret mobilitet eller alternative brændstoffer. Inden for hver enkelt sektor bør programmet desuden give mulighed for, at visse supplerende komponenter, der vedrører en anden sektor, kan anses for støtteberettigede, hvis en sådan tilgang forbedrer de socioøkonomiske fordele ved investeringen. Synergivirkninger mellem sektorerne bør fremmes gennem tildelingskriterierne for udvælgelsen af aktioner.
- (7) Retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet udpeger infrastruktur i TEN-T, specificerer de krav, der skal opfyldes, og fastsætter foranstaltninger til deres gennemførelse som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁵ (i det følgende benævnt "TEN-T-retningslinjerne"). Ifølge disse retningslinjer forventes det navnlig, at hovednettet er færdigetableret senest i 2030 gennem etablering af ny infrastruktur såvel som gennem en gennemgribende opgradering og rehabilitering af den eksisterende infrastruktur for at sikre netkontinuitet.
- (7a) Programmet bør bidrage til færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet inden for alle transportformer, herunder veje i medlemsstater, der stadig har store investeringsbehov til færdiggørelse af deres hovedvejnet.
- (8) For at opfylde de målsætninger, der er fastsat i TEN-T-retningslinjerne, er det nødvendigt at støtte og prioritere de grænseoverskridende forbindelser og de manglende forbindelser og, hvor det er relevant, sikre, at de støttede aktioner er i overensstemmelse med de korridorarbejdsplaner, der er udarbejdet i henhold til artikel 47 forordning (EU) nr. 1315/2013 og den overordnede netudvikling med hensyn til performance og interoperabilitet.
- (8a) Navnlig den fulde udbygning af ERTMS på hovednettet senest i 2030 som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013 kræver en forøgelse af støtten på EU-plan og incitamenter for private investorer til at deltage.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (8b) Det er også en vigtig forudsætning for en vellykket færdiggørelse af TEN-T-hovednettet og sikring af effektiv intermodalitet, at lufthavne forbindes med TEN-T-nettet. Det er derfor nødvendigt at prioritere forbindelse af lufthavne med TEN-T-hovednettet, hvor en sådan mangler.
- (8c) Med henblik på gennemførelsen af grænseoverskridende aktioner er der behov for en høj grad af integration i planlægningen og gennemførelsen. Uden at prioritere nogen af de følgende eksempler kan en sådan integration anskueliggøres gennem etablering af et enkelt projektselskab, en fælles forvaltningsstruktur, en bilateral juridisk ramme, en gennemførelsesretsakt i henhold til artikel 47 forordning (EU) nr. 1315/2013, eller en anden form for samarbejde.
- (9) Ruteføringen af hovednetkorridorerne og deres forhåndsudpegede strækninger bør tilpasses for at afspejle de stigende transportstrømme og udviklingen af nettet. Disse justeringer bør være forholdsmæssige for at bevare sammenhængen og effektiviteten af udviklingen og koordineringen af korridoren. Af denne årsag bør længden af hovednetkorridorerne ikke øges med mere end 15 %. Til sin tid bør tilpasningen af hovednetkorridorerne tage højde for resultaterne af revisionen af gennemførelsen af hovednettet som fastsat i artikel 54 i forordning (EU) nr. 1315/2013.
- (10) Det er nødvendigt at fremme investeringer til fordel for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet i hele Unionen. Kommissionen fremlagde i 2017 "Et mobilt Europa"⁶, der er en lang række initiativer, som har til formål at gøre trafikken mere sikker, fremme intelligent brug af vejafgifter, nedbringe CO₂-emissioner, luftforurening og trafikbelastning, fremme netforbundet og autonom mobilitet og sikre de rette betingelser og hviletider for arbejdstagerne. Disse initiativer bør ledsages af finansiel støtte fra Unionen, og hvor det er relevant gennem dette program.

⁶ Kommissionens meddelelse, "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle" (COM(2017) 283).

- (11) I TEN-T-retningslinjerne kræves det for så vidt angår ny teknologi og innovation, at TEN-T gør det muligt at dekarbonisere alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet og anvendelse af alternative brændstoffer. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU⁷ fastlægger en fælles ramme for foranstaltninger til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen med henblik på at minimere afhængigheden af olie og at begrænse de miljømæssige virkninger af transport og kræver, at medlemsstaterne sikrer, at offentligt tilgængelige ladestandere eller tankstationer stilles til rådighed senest den 31. december 2025. Som skitseret i Kommissionens forslag⁸ af november 2017 er der behov for et omfattende sæt foranstaltninger til fremme af lavemissionsmobilitet, herunder finansiell støtte, når markedsvilkårene ikke giver et tilstrækkeligt incitament.
- (12) I forbindelse med meddelelsen "Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean"⁹ understregede Kommissionen, at automatiserede køretøjer og avancerede konnektivitetssystemer vil gøre køretøjer mere sikre, lettere at dele og mere tilgængelige for alle borgere, herunder dem, der i dag kan være afskåret fra mobilitetstjenester, såsom ældre og personer med handicap. I den forbindelse fremsatte Kommissionen også forslag til EU's strategiske handlingsplan for trafiksikkerhed og en revision af direktiv 2008/96 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

⁸ Kommissionens meddelelse, "Fremme af lavemissionsmobilitet: En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne" (COM(2017) 675).

⁹ COM(2018) 293.

- (13) [For at forbedre gennemførelsen af transportprojekter i mindre udviklede dele af nettet bør en samhørighedsfondstildeling overføres til programmet med henblik på at finansiere transportprojekter i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden. I den indledende fase og inden for en grænse på op til 70 % af det overførte rammebeløb bør udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger under Samhørighedsfonden. De resterende 30 % af det overførte rammebeløb bør tildeles på et konkurrencepræget grundlag til projekter beliggende i de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, idet grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser prioriteres. Kommissionen bør støtte medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, i deres indsats for at udvikle en projektpipeline, navnlig ved at styrke de pågældende offentlige myndigheders institutionelle kapacitet.]
- (14) Efter en fælles meddelelse af november 2017 om fremme af militær mobilitet i Den Europæiske Union¹⁰ blev det i handlingsplanen for militær mobilitet, som blev vedtaget den 28. marts 2018 af Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik¹¹, understreget, at transportinfrastrukturpolitikken rummer en klar mulighed for at øge synergivirkningerne mellem forsvarsbehov og TEN-T. Ifølge handlingsplanen vil Rådet senest medio 2018 blive opfordret til at drøfte og validere de militære krav med hensyn til transportinfrastruktur, og Kommissionen vil inden udgangen af 2019 udpege de dele af det transeuropæiske transportnet, som egner sig til militær transport, herunder behovet for opgradering af den eksisterende infrastruktur. EU-finansiering til gennemførelse af projekter med dobbelt anvendelse bør gennemføres ved hjælp af programmet på grundlag af specifikke arbejdsprogrammer med angivelse af de gældende krav som defineret i forbindelse med handlingsplanen.

¹⁰ JOIN(2017) 41.

¹¹ JOIN(2018) 5.

- (15) TEN-T-retningslinjerne anerkender, at det samlede net sikrer tilgængelighed og forbindelsesmuligheder for alle regioner i Unionen, herunder afsidesliggende områder, øregioner og regioner i den yderste periferi. Endvidere fremhævede Kommissionen i sin meddelelse "Et stærkere og fornyet strategisk partnerskab med regionerne i EU's yderste periferi"¹² de særlige transportbehov, som regionerne i den yderste periferi har, og nødvendigheden af at yde EU-finansiering med henblik på at opfylde disse behov, herunder gennem programmet.
- (16) I betragtning af de betydelige investeringsbehov, der er nødvendige for at gøre fremskridt i retning af færdiggørelsen af TEN-T's hovednet senest i 2030 (anslået til ca. 350 mia. EUR i perioden 2021-2027), det samlede TEN-T-net senest i 2050 og investeringer i dekarbonisering, digitalisering og byudvikling (anslået til ca. 700 mia. EUR i perioden 2021-2027), er det hensigtsmæssigt at anvende de forskellige EU-finansieringsprogrammer og -instrumenter så effektivt som muligt og dermed maksimere merværdien af de investeringer, der støttes af Unionen. Dette vil kunne opnås via en strømlinet investeringsproces, som synliggør transportprojekt-pipelinen og skaber sammenhæng på tværs af relevante EU-programmer, navnlig Connecting Europe-faciliteten, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden og InvestEU. Der bør navnlig tages hensyn til grundforudsætningerne som beskrevet i bilag IV til forordning (EU) XXX [Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl- og Migrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for grænseforvaltning og visa ("forordning om fælles bestemmelser")], hvor det er relevant.

¹² COM(2017) 623.

- (17) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013¹³ fastlægges de transeuropæiske energiinfrastrukturprioriteter, som skal gennemføres for at opfylde Unionens energi- og klimapolitiske målsætninger; der udpeges projekter af fælles interesse, som er nødvendige for at gennemføre disse prioriteter og der fastsættes foranstaltninger vedrørende udstedelse af tilladelser, inddragelse af offentligheden og regulering for at fremskynde og/eller lette gennemførelsen af disse projekter og herunder kriterier for, om disse projekter generelt er berettiget til finansiel støtte fra Unionen.
- (18) I direktiv [omarbejdet direktiv om vedvarende energikilder] fremhæves nødvendigheden af at fastlægge en gunstig ramme, der omfatter forbedret anvendelse af EU-midler, med udtrykkelig henvisning til resultatfremmende aktioner til støtte for grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi.
- (19) Selv om færdiggørelsen af netværksinfrastrukturen fortsat er prioriteret højt for at udvikle vedvarende energi, afspejler integrationen af det grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi den tilgang, der er vedtaget i initiativet "Ren energi til alle europæere", med et kollektivt ansvar for at nå et ambitiøst mål for vedvarende energi i 2030 og den ændrede politiske kontekst med ambitiøse langsigtede dekarboniseringsmålsætninger.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39).

- (20) Innovative infrastrukturteknologier, der muliggør overgangen til energi- og mobilitetssystemer med lavt kulstofindhold og øger forsyningssikkerheden, er af afgørende betydning i lyset af Unionens dekarboniseringsdagsorden. Kommissionen understregede i sin meddelelse af 23. november 2017, "Meddelelse om styrkelse af EU's energinet"¹⁴, at vedvarende energi i 2030 vil udgøre halvdelen af elproduktionen, og elektricitet vil i stigende grad være drivkraften bag dekarboniseringen af sektorer, hvor fossile brændstoffer hidtil har domineret energiforbruget, f.eks. transportsektoren, industrien og opvarmnings- og afkølingssektoren, hvorfor fokus i den transeuropæiske energiinfrastrukturpolitik således i stigende grad er på elsammenkoblinger, eloplagring og projekter vedrørende intelligente net. For at støtte Unionens dekarboniseringsmålsætninger bør der tages behørigt hensyn til og gives prioritet til teknologier og projekter, der bidrager til overgangen til en lavemissionsøkonomi. Kommissionen vil sigte mod at øge det antal projekter vedrørende grænseoverskridende intelligente net, innovativ oplagring og CO₂-transport, der skal støttes inden for rammerne af programmet.
- (20a) Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal muliggøre en omkostningseffektiv udnyttelse af vedvarende energikilder i Unionen, opnåelse af Unionens bindende mål på mindst 32 % vedvarende energi i 2030, jf. artikel 3 [omarbejdning af direktiv 2009/28/EF som foreslået i COM (2016) 767] og bidrage til den strategiske udbredelse af innovative teknologier inden for vedvarende energikilder. Illustrative eksempler på støtteberettigede teknologier omfatter produktion af vedvarende energi fra onshore og offshore vindkraft, bæredygtig biomasse, havenergi, geotermisk energi eller kombinationer heraf; nettilslutning og yderligere elementer såsom oplagrings- eller konverteringsfaciliteter. Støtteberettigede foranstaltninger er ikke begrænset til elsektoren og kan omfatte andre energibærere og potentiel sektorsammenhæng, f.eks. med opvarmning og afkøling, el til gas, oplagring og transport. Listen er ikke udtømmende for at bevare fleksibiliteten med hensyn til det teknologiske fremskridt og den teknologiske udvikling. Sådanne projekter indebærer ikke nødvendigvis en fysisk forbindelse mellem samarbejdende medlemsstater. Projekterne kan kun være placeret på én involveret medlemsstats område, forudsat at de generelle kriterier i bilagets del IV finder anvendelse.

¹⁴ COM(2017) 718.

- (20b) I forbindelse med EU-støtten bør særligt de grænseoverskridende energisammenkoblinger tages i betragtning, herunder dem, der er nødvendige for at nå elsammenkoblingsmålene, navnlig sammenkoblingsmålet på 10 % i 2020 som fastlagt af Det Europæiske Råd. Etablering af samkøringslinjer for elektricitet er afgørende for at integrere markederne, bane vej for flere vedvarende energikilder i systemet og drage fordel af deres forskellighed med hensyn til efterspørgsel og forsyningsportefølje indenfor vedvarende energi, offshore vindkraftnet og intelligente net og for at integrere alle lande i et flydende og konkurrencedygtigt energimarked.
- (21) Opnåelsen af et digitalt indre marked er afhængig af den underliggende infrastruktur til digital konnektivitet. Digitaliseringen af den europæiske industri og moderniseringen af sektorer som transport, energi, sundhed og offentlig forvaltning er afhængig af universel adgang til pålidelige og økonomisk overkommelige net med høj og meget høj kapacitet. Digital konnektivitet er blevet en af de afgørende faktorer til at fjerne økonomiske, sociale og territoriale skel, støtte moderniseringen af de lokale økonomier og understøtte diversificeringen af de økonomiske aktiviteter. Programmets interventionsområde inden for infrastruktur til digital konnektivitet bør tilpasses for at afspejle dens stigende betydning for økonomien og samfundet som helhed. Det er derfor nødvendigt at fastlægge de projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur til digital konnektivitet, der er nødvendige for at opfylde EU's målsætninger for det digitale indre marked, og at ophæve Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 283/2014¹⁵.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 283/2014 af 11. marts 2014 om retningslinjer for transeuropæiske net inden for telekommunikationsinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1336/97/EF (EUT L 86 af 21.3.2014, s. 14).

- (22) Meddelelsen "Konnektivitet med henblik på et konkurrencedygtigt digitalt indre marked — På vej mod et europæisk gigabitsamfund"¹⁶ ("strategien om gigabitsamfundet") fastsætter strategiske målsætninger for 2025 med henblik på at optimere investeringer i infrastruktur til digital konnektivitet. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/XXX¹⁷ [den europæiske kodeks for elektronisk kommunikation] har blandt andet til formål at skabe lovgivningsmæssige rammer, der tilskynder til private investeringer i net til digital konnektivitet. Det er dog klart, at netudbredelser i mange områder i Unionen fortsat ikke vil være kommercielt levedygtige, hvilket skyldes flere forskellige faktorer, såsom deres fjerne beliggenhed og særlige territoriale eller geografiske forhold, lav befolkningstæthed og forskellige socioøkonomiske faktorer. Programmet bør derfor tilpasses for at bidrage til opnåelsen af disse strategiske målsætninger, der er fastsat i strategien om gigabitsamfundet, som supplement til den støtte, som andre programmer yder til udbredelsen af net med meget høj kapacitet, især Den Europæiske Fond for Regional Udvikling (EFRU), Samhørighedsfonden og InvestEU-fonden.
- (23) Selv om alle de net til digital konnektivitet, der er forbundet til internettet, i sig selv er transeuropæiske, hovedsageligt som følge af funktionerne af de applikationer og tjenester, som nettene giver adgang til, bør det gennem programmet prioriteres at yde støtte til aktioner med den højeste forventede indvirkning på det digitale indre marked, blandt andet gennem deres overensstemmelse med målsætningerne i meddelelsen om strategien om gigabitsamfundet, samt på den digitale omstilling af økonomien og samfundet, under hensyntagen til konstaterede markedssvigt og hindringer for gennemførelsen.

¹⁶ COM(2016) 587.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/XXX om en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (EUT L [...] af [...], s. [...]).

- (24) Skoler, universiteter, biblioteker, lokale, regionale eller nationale forvaltninger, centrale udbydere af offentlige tjenester, hospitaler og lægecentre, transportknudepunkter og stærkt digitaliserede virksomheder er enheder og steder, som kan påvirke vigtige socioøkonomiske udviklinger inden for det område, hvor de er beliggende. Sådanne socioøkonomiske drivkræfter skal gå foran med hensyn til gigabitkonnektivitet for at give europæiske borgere, virksomheder og lokalsamfund adgang til de bedst mulige tjenester og applikationer. Programmet bør støtte adgangen til gigabitkonnektivitet for disse socioøkonomiske drivkræfter med henblik på at maksimere deres positive afsmittende virkninger på den bredere økonomi og samfundet som helhed, herunder ved at skabe større efterspørgsel efter konnektivitet og tjenester.
- (24a) Ikkeforbundne områder i hele EU udgør flaskehalse og uudnyttet potentiale på det digitale indre marked. I de fleste landdistrikter og fjerntliggende områder kan internetforbindelser af høj kvalitet spille en afgørende rolle i forhold til at forebygge den digitale kløft, isolation og affolkning ved at nedbringe omkostningerne ved levering af varer og tjenesteydelser og delvis kompensere for den afsides beliggenhed. Internetforbindelser af høj kvalitet er nødvendige for nye økonomiske muligheder såsom præcisionslandbrug eller udvikling af en bioøkonomi i landdistrikterne. Programmet bør bidrage til at levere fast eller trådløs konnektivitet med meget høj kapacitet til alle europæiske husholdninger, såvel i landdistrikterne som i byerne, idet der fokuseres på de udbredelser, hvor der er konstateret en grad af markedssvigt, som kan afhjælpes ved hjælp af tilskud med lav intensitet. Med henblik på at opnå størst mulig synergi mellem de aktioner, der støttes af programmet, bør der tages behørigt hensyn til graden af koncentration af socioøkonomiske drivkræfter i et givet område og det finansieringsniveau, der kræves for at skabe dækning. Derudover bør programmet sigte mod at opnå en omfattende dækning af husholdninger og områder, da det er urentabelt at afhjælpe mangler i et allerede dækket område på et senere tidspunkt.
- (25) Med udgangspunkt i WiFi4EU-initiativet bør programmet med henblik på at fremme Unionens digitale vision i lokalsamfundene desuden fortsat støtte tilrådighedsstillelse af gratis lokal trådløs konnektivitet af høj kvalitet på centrale steder i det lokale offentlige liv, herunder enheder med en offentlig opgave såsom offentlige myndigheder og udbydere af offentlige tjenester samt offentligt tilgængelige udendørsområder.

- (26) Levedygtigheden af den forventede næste generation af digitale tjenester, såsom tjenester og applikationer i forbindelse med tingenes internet, som forventes at medføre betydelige fordele på tværs af forskellige sektorer og for samfundet som helhed, vil kræve uafbrudt grænseoverskridende dækning med 5G-systemer, navnlig med henblik på at gøre det muligt for brugere og objekter at have forbindelse, når de er på farten. Omkostningsdelingsscenarierne for udbredelse af 5G i disse sektorer er imidlertid stadig uklare, og de formodede risici ved kommerciel udbredelse på visse nøgleområder er meget store. Vejkorridorer og togforbindelser forventes at være nøgleområder i den første fase af nye anvendelser inden for netforbundet mobilitet og udgør derfor afgørende grænseoverskridende projekter til finansiering under dette program.
- (27) [...]
- (28) For at skabe den nødvendige redundans for en så afgørende infrastruktur og øge kapaciteten og modstandsdygtigheden af Unionens digitale net er der behov for udbredelse af backbone-net til elektronisk kommunikation, herunder undervandskabler, der forbinder europæiske områder med tredjelande på andre kontinenter, eller som forbinder europæiske øer, regioner i den yderste periferi eller oversøiske lande og territorier, herunder via Unionens territorialfarvande og den eksklusive økonomiske zone i medlemsstaterne, hvilket også bidrager til territorial samhørighed. Sådanne projekter er dog ofte ikke kommercielt levedygtige uden offentlig støtte. Derudover bør der være støtte til rådighed for at supplere de europæiske højtydende databehandlingsressourcer med tilstrækkelige forbindelser med terabitkapacitet.

- (29) Aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet, skal anvende den teknologi, som er bedst egnet til det specifikke projekt, samtidig med at der skabes den bedste ligevægt mellem de mest avancerede teknologier for så vidt angår datastrømskapacitet, transmissionssikkerhed, netmodstandsdygtighed og omkostningseffektivitet, og bør prioriteres ved hjælp af arbejdsprogrammer, idet kriterierne i denne forordning tages i betragtning. Udbredelse af net med meget høj kapacitet kan omfatte passiv infrastruktur med henblik på maksimering af de socioøkonomiske og miljømæssige fordele. Endelig bør der ved prioriteringen af aktionerne tages hensyn til den mulige afsmittende virkning med hensyn til konnektivitet, f.eks. når et iværksat projekt kan forbedre forretningsgrundlaget for fremtidige udbredelser, der fører til yderligere dækning af områder og befolkningsgrupper i områder, som hidtil har ikke har været dækket.
- (30) Unionen har udviklet sin egen satellitbaserede teknologi til positionsbestemmelse, navigation og tidsbestemmelse (PNT) (EGNOS/Galileo) og sit eget jordobservationssystem (Copernicus). Både EGNOS/Galileo og Copernicus yder avancerede tjenester, der giver store økonomiske fordele for offentlige og private brugere. Derfor bør enhver transportinfrastruktur, energiinfrastruktur og digital infrastruktur, der anvender PNT- eller jordobservationstjenester, og som finansieres af programmet, være teknisk kompatibel med EGNOS/Galileo og Copernicus.
- (31) De positive resultater af den første indkaldelse af forslag med blandet finansiering, der blev iværksat under det nuværende program i 2017, bekræftede relevansen og merværdien af at blande EU-tilskud med finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank eller nationale erhvervsfremmende banker eller andre udviklingsinstitutioner og offentlige finansielle institutioner samt fra finansieringsinstitutter og investorer i den private sektor, herunder gennem offentlig-private partnerskaber. Programmet bør derfor fortsat give mulighed for specifikke indkaldelser af forslag, der gør det muligt at kombinere EU-tilskud og andre finansieringskilder.

- (32) De politiske målsætninger for dette program vil også blive taget op via finansielle instrumenter og budgetgaranti inden for rammerne af InvestEU-fondens politikområde(r) [...]. Programmets aktioner bør anvendes til at imødegå markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold, navnlig hvis aktionerne ikke er kommercielt levedygtige, på en forholdsmæssigt afpasset måde, uden at dette fører til overlapning eller fortrænger privat finansiering, og de bør have klar europæisk merværdi.
- (33) For at fremme en integreret udvikling af innovationscyklussen er det nødvendigt at sikre komplementaritet mellem de innovative løsninger, der er udviklet inden for rammerne af Unionens rammeprogrammer for forskning og innovation, og de innovative løsninger, der er anvendt med støtte fra Connecting Europe-faciliteten. Med henblik herpå vil synergivirkninger med Horisont Europa sikre, at a) forsknings- og innovationsrelaterede behov inden for transport, energi og den digitale sektor i EU udpeges og fastlægges i løbet af Horisont Europas strategiske planlægningsproces, b) Connecting Europe-faciliteten støtter en storstilet udrulning og udbredelse af innovative nye teknologier og løsninger inden for transport, energi og digitale infrastruktur, især fra Horisont Europa, og c) udvekslingen af information og data mellem Horisont Europa og Connecting Europe-faciliteten lettes, f.eks. ved at sætte fokus på teknologier fra Horisont Europa med en betydelig markedsmodenhed, som efterfølgende vil kunne udbredes via Connecting Europe-faciliteten.
- (34) Ved denne forordning fastsættes der en finansieringsramme for hele perioden 2021-2027, som skal udgøre det primære referencebeløb, jf. [henvisning ajourføres om nødvendigt i overensstemmelse med den nye interinstitutionelle aftale: punkt 17 i den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning¹⁸, for Europa-Parlamentet og Rådet under den årlige budgetprocedure].

¹⁸ EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

- (35) På EU-plan tjener det europæiske semester for samordning af de økonomiske politikker til at udpege nationale reformprioriteter og overvåge deres gennemførelse. Medlemsstaterne udvikler selv deres egne nationale flerårige investeringsstrategier til støtte for disse reformprioriteter. Disse strategier bør fremlægges sammen med de årlige nationale reformprogrammer og opridse og samordne de prioriterede investeringsprojekter, som vil blive støttet af medlemsstaten og/eller Unionen. De bør også sikre, at EU-midlerne anvendes på en sammenhængende måde, så der skabes størst mulig merværdi af den finansielle støtte, der ydes af henholdsvis Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden, den europæiske investeringsstabiliseringsfunktion, InvestEU og Connecting Europe-faciliteten, alt efter omstændighederne. Finansiell støtte bør også anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med Unionens og de nationale energi- og klimaplaner, hvor det er relevant.
- (36) Horisontale finansielle bestemmelser vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet med hjemmel i artikel 322 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde finder anvendelse på denne forordning. Disse bestemmelser er fastsat i finansforordningen og regulerer navnlig proceduren for opstilling og gennemførelse af budgettet ved hjælp af tilskud, udbud, priser og indirekte gennemførelse, og de sikrer kontrol med de finansielle aktørers ansvar. [Bestemmelser, der vedtages med hjemmel i artikel 322 i TEUF, vedrører også beskyttelsen af Unionens budget i tilfælde af generaliserede mangler i medlemsstaterne for så vidt angår retsstatsprincippet, idet overholdelsen heraf er en væsentlig forudsætning for sund økonomisk forvaltning og effektiv EU-finansiering.]
- (37) Finansieringstyper og gennemførelsesmetoder i medfør af denne forordning bør vælges på grundlag af, om de giver mulighed for at nå de specifikke målsætninger for aktionerne og give resultater, idet der navnlig tages hensyn til kontrolomkostningerne, den administrative byrde og den forventede risiko for manglende overholdelse. Dette bør omfatte overvejelser vedrørende anvendelsen af faste beløb, faste takster og enhedsomkostninger, samt finansiering, der ikke er direkte knyttet til omkostningerne som omhandlet i finansforordningens artikel 125, stk. 1.

- [(38) Tredjelande, der indgår i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), kan deltage i Unionens programmer inden for rammerne af det samarbejde, der er etableret ved EØS-aftalen, hvori det bestemmes, at programmerne kan gennemføres ved beslutning, der træffes i henhold til denne aftale. Tredjelande kan også deltage på et andet retsgrundlag. Der bør indsættes en særlig bestemmelse i denne forordning for at tildele de fornødne rettigheder og den fornødne adgang til den ansvarlige anvisningsberettigede, Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og Den Europæiske Revisionsret, således at de i fuld udstrækning kan udøve deres respektive beføjelser.]
- (39) Finansforordningen fastsætter bestemmelser vedrørende tildeling af tilskud. For at tage hensyn til de særlige forhold i de aktioner, der støttes via programmet, og sikre en konsekvent gennemførelse i de sektorer, der er omfattet af programmet, er der behov for at komme med yderligere angivelser for så vidt angår kriterierne for støtteberettigelse og tildeling.

- (40) Unionens finansielle interesser bør beskyttes ved hjælp af forholdsmæssigt afpassede foranstaltninger, herunder ved forebyggelse, påvisning, korrektion og undersøgelse af uregelmæssigheder og svig, tilbagesøgning af tabte, uberettiget udbetalte eller ukorrekt anvendte midler og efter omstændighederne ved anvendelse af administrative sanktioner, jf. finansforordningen, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013¹⁹, Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2988/95²⁰, Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96²¹ og Rådets forordning (EU) 2017/193²². Navnlig kan Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), jf. forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 og forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96, foretage administrative undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet for at fastslå, om der foreligger svig, korruption eller andre ulovlige forhold, der skader EU's finansielle interesser. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) kan, jf. forordning (EU) 2017/1939, efterforske og retsforfølge svig og andre kriminelle handlinger, der skader Unionens finansielle interesser, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371²³. I henhold til finansforordningen skal personer eller enheder, som modtager EU-midler, samarbejde fuldt ud om at beskytte Unionens finansielle interesser, give Kommissionen, OLAF, EPPO og Den Europæiske Revisionsret de fornødne rettigheder og den fornødne adgang og sikre, at tredjeparter, der er involveret i gennemførelsen af EU-midler, giver tilsvarende rettigheder.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 11. september 2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 og Rådets forordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 af 18.9.2013, s. 1).

²⁰ Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 af 18. december 1995 om beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser (EFT L 312 af 23.12.1995, s. 1).

²¹ Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2).

²² Rådets forordning (EU) 2017/1939 af 12. oktober 2017 om gennemførelse af et forstærket samarbejde om oprettelse af Den Europæiske Anklagemyndighed ("EPPO") (EUT L 283 af 31.10.2017, s. 1).

²³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371 af 5. juli 2017 om strafferetlig bekæmpelse af svig rettet mod Den Europæiske Unions finansielle interesser ved hjælp af straffelovgivningen (EUT L 198 af 28.7.2017, s. 29).

- (41) I henhold til [henvisning ajourføres om nødvendigt i overensstemmelse med en ny afgørelse om OLT: artikel 94 i Rådets afgørelse 2013/755/EU²⁴] kan personer og enheder, som er etableret i oversøiske lande og territorier (OLT'er), modtage finansiering under overholdelse af de regler og mål, der gælder for programmet, og eventuelle ordninger, som finder anvendelse på den medlemsstat, som det pågældende oversøiske land eller territorium hører under.
- (42) Unionen bør tilstræbe sammenhæng og synergivirkning med EU's programmer for eksterne politikker, herunder førtiltrædelsesbistand efter de forpligtelser, der er påtaget i forbindelse med meddelelsen "Et troværdigt udvidelsesperspektiv for landene på Vestbalkan og et øget engagement heri fra Den Europæiske Unions side"²⁵.
- (43) Hvis tredjelande eller enheder etableret i tredjelande deltager i aktioner, der bidrager til projekter af fælles interesse eller til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, bør finansiel støtte kun være til rådighed, hvis den er absolut nødvendig for at opfylde målsætningerne for disse projekter. Med hensyn til delen om grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energikilder bør samarbejdet mellem en eller flere medlemsstater og et tredjeland (herunder Energifællesskabet) overholde betingelserne i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/XXX [direktivet om vedvarende energi] om behovet for en fysisk forbindelse til EU.
- (44) Som anført i punkt 22 og 23 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016²⁶ er der behov for at evaluere dette program på grundlag af oplysninger, der er tilvejebragt via specifikke overvågningskrav, samtidig med at overregulering og administrative byrder undgås, navnlig over for medlemsstaterne. Kommissionen bør foretage evalueringer og efterfølgende meddele resultaterne heraf til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget for at vurdere finansieringens virkningsfuldhed og effektivitet og dens gennemslagskraft i henseende til opfyldelsen af programmets overordnede mål.

²⁴ EUT L 344 af 19.12.2013, s. 1.

²⁵ COM(2018) 65.

²⁶ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning af 13. april 2016 (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

- (45) Der bør indføres passende overvågnings- og rapporteringsforanstaltninger, herunder indikatorer, med henblik på at rapportere om programmets fremskridt hen imod opfyldelsen af de overordnede og specifikke målsætninger, der er fastsat i denne forordning. Dette performancerapporteringssystem bør sikre, at data til overvågning af programmets gennemførelse og dets resultater indsamles effektivt og rettidigt. Det er nødvendigt at pålægge modtagere af EU-midler forholdsmæssige rapporteringskrav med henblik på at indsamle relevante data til programmet.
- (46) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår vedtagelse af arbejdsprogrammer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁷.
- (47) For om nødvendigt at tilpasse de indikatorer, der anvendes til overvågning af programmet, de vejledende procentsatser for fordelingen af budgetmidlerne på hvert specifikt mål i transportsektoren og definitionen af transporthovednetkorridorerne bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen, for så vidt angår ændringer af del I, II og III i bilaget til denne forordning. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (48) Forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 bør af klarhedshensyn ophæves. Retsvirkningerne af artikel 29 i forordning (EU) nr. 1316/2013, som ændrer bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010²⁸, for så vidt angår listen over godstogskorridorer, bør imidlertid bevares.
- (49) For at sikre en rettidig vedtagelse af gennemførelsesretsakterne som omhandlet i denne forordning er det nødvendigt, at den træder i kraft straks efter offentliggørelsen —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning oprettes Connecting Europe-faciliteten ("programmet").

Der fastsættes målsætninger for programmet, et budget for perioden 2021-2027, former for EU-finansiering samt regler for ydelsen heraf.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "aktion": enhver aktivitet, som er blevet identificeret som finansielt og teknisk uafhængig, har en fast tidsramme og er nødvendig for gennemførelsen af et projekt
- b) alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2014/94/EU
- c) [...]
- d) "blandingsoperation": aktioner, som støttes over EU-budgettet, herunder inden for blandingsfaciliteter, jf. artikel [2, nr. 6)], i forordning (EU, Euratom) 2018/XXX ("finansforordningen"), og som kombinerer støtte og/eller finansielle instrumenter, der ikke skal tilbagebetales, fra EU-budgettet og støtte, der skal tilbagebetales, fra udviklingsinstitutioner eller andre offentlige finansieringsinstitutioner samt fra kommercielle finansieringsinstitutioner og investorer

- e) "det samlede net": den transportinfrastruktur, der er udpeget i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013
- f) "hovednet": den transportinfrastruktur, der er udpeget i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013
- g) "hovednetkorridorer": et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af hovednettet, jf. kapitel IV i forordning (EU) nr. 1315/2013; hovednetkorridorerne er opført i del III i bilaget til nærværende forordning
- ga) "grænseoverskridende forbindelse" i transportsektoren: et projekt af fælles interesse, som sikrer fortsættelsen af TEN-T-nettet mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland
- gb) "manglende forbindelse" i transportsektoren: en manglende infrastrukturkomponent i TEN-T-nettet, der hindrer fortsættelsen af TEN-T-nettet og kræver investering i en infrastrukturkomponent
- gc) "infrastruktur med dobbelt anvendelse": en transportnetinfrastruktur, der opfylder både den civile sektors og forsvarssektorens behov
- h) "grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi": et projekt, der er udvalgt eller kan udvælges i henhold til en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem mindst to medlemsstater eller aftale mellem mindst én medlemsstat og et eller flere tredjelande, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/XXX²⁹ [direktivet om vedvarende energi], om planlægning eller udbredelse af vedvarende energi, i overensstemmelse med kriterierne i del IV i bilaget til nærværende forordning
- i) "infrastruktur til digital konnektivitet": net med meget høj kapacitet, 5G-systemer, lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet, backbone-net og digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- og energiinfrastruktur

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/XXX af ... om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT C, , s.).

- j) "5G-systemer": et sæt digitale infrastrukturelementer, der er baseret på globalt aftalte standarder for mobil og trådløs kommunikationsteknologi, som anvendes til at skabe konnektivitet og værdiforøgende tjenester, med højydelsesegenskaber såsom meget høj datahastighed og -kapacitet, kommunikation med lav latenstid, ultrapålidelighed og understøttelse af et stort antal forbundne enheder
- k) "5G-korridor": transportrute, vej, jernbane eller indre vandvej med fuld dækning af infrastruktur til digital konnektivitet og især 5G-systemer, som muliggør uafbrudt levering af synergistiske digitale tjenester såsom netforbundet og automatiseret mobilitet eller lignende intelligente mobilitetstjenester for jernbaner
- l) "digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- og energiinfrastruktur": fysiske og virtuelle informations- og kommunikationsteknologiressourcer ("IKT-ressourcer"), der anvendes oven på kommunikationsinfrastrukturen og understøtter lagring, behandling og analyse af transport- og/eller energiinfrastrukturdata og strømme af disse
- m) "projekt af fælles interesse": et projekt, der er udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013 eller i forordning (EU) nr. 347/2013 eller i nærværende forordnings artikel 8
- n) "undersøgelser": de aktiviteter, der er nødvendige for at forberede et projekts gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, kortlægning, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprøvnings- og valideringsundersøgelser, herunder i form af software, og alle andre tekniske hjælpeforanstaltninger samt forudgående aktioner, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og udarbejdelse af en finansieringspakke
- o) "socioøkonomiske drivkræfter": enheder, der i kraft af deres opgave, karakter eller beliggenhed direkte eller indirekte skaber betydelige socioøkonomiske fordele for borgerne, virksomhederne og lokalsamfundene i deres omgivelser
- p) "tredjeland": et land, der ikke er medlem af Den Europæiske Union
- q) "net med meget høj kapacitet": net med meget høj kapacitet som defineret i artikel [2, stk. 2], i direktiv (EU) 2018/XXX [den europæiske kodeks for elektronisk kommunikation]

- r) "anlægsarbejde": indkøb, levering og ibrugtagning af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udførelse af udviklings-, bygge- og anlægsaktiviteter vedrørende et projekt, overtagelsen af anlægget og iværksættelsen af et projekt.

Artikel 3

Målsætninger

1. Programmets overordnede målsætning er at udvikle, modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser, territorial samhørighed og integration af det indre marked og lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.
2. Programmet har følgende specifikke målsætninger:
 - a) I transportsektoren:
 - i) i overensstemmelse med målsætningerne i forordning (EU) nr. 1315/2013 at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører effektive, sammenkoblede og multimodale net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet
 - ii) at bidrage til udviklingen af transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse med henblik på at forbedre militær mobilitet i og uden for EU
 - b) I energisektoren at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører yderligere integration af det indre energimarked, nettenes interoperabilitet på tværs af grænser og sektorer, fremme af dekarbonisering og sikring af forsyningssikkerheden, og at fremme det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi

- c) I den digitale sektor at bidrage til udbredelsen af digitale net med meget høj kapacitet og 5G-systemer, til øget modstandsdygtighed og kapacitet i de digitale backbone-net samt til digitaliseringen af transport- og energinet.

Artikel 4

Budget

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af programmet for perioden 2021-2027 fastsættes til [42 265 493 000 EUR i løbende priser].
2. Dette beløb fordeles som følger:
 - a) [30 615 493 000 EUR] til de specifikke målsætninger i artikel 3, stk. 2, litra a), hvoraf:
 - i) [12 830 000 000 EUR] stammer fra klyngen for europæiske strategiske investeringer
 - ii) [11 285 493 000 EUR] [overføres fra Samhørighedsfonden og anvendes i overensstemmelse med denne forordning og udelukkende i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden]
 - iii) [6 500 000 000 EUR] stammer fra klyngen for forsvar og tildeles den specifikke målsætning i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii)
 - b) [8 650 000 000 EUR] til de specifikke målsætninger i artikel 3, stk. 2, litra b), hvoraf op til 15 % tildeles grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi
 - c) [3 000 000 000 EUR] til de specifikke målsætninger i artikel 3, stk. 2, litra c).
3. Kommissionen må ikke afvige fra det beløb, der er omhandlet i stk. 2, litra a), nr. ii).

4. Op til 1 % af det i stk. 1 nævnte beløb kan anvendes til teknisk og administrativ bistand i forbindelse med programmets og de sektorspecifikke retningslinjers gennemførelse, eksempelvis forberedelses-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter, herunder institutionelle IT-systemer. Dette beløb kan også anvendes til finansiering af ledsageforanstaltninger til støtte for forberedelsen af projekter.
5. Budgetforpligtelser for aktioner, der løber over mere end et regnskabsår, kan opdeles på flere år i årlige trancher.
6. For så vidt andet ikke er fastsat i finansforordningen, kan udgifter til aktioner vedrørende projekter, som er omfattet af det første arbejdsprogram, være støtteberettigede fra og med den 1. januar 2021.
7. [Det beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, gennemføres i henhold til denne forordning, jf. dog stk. 8, og for så vidt andet ikke er fastsat i artikel 14, stk. 2, litra b).]
8. [For så vidt angår de beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, stilles 30 % af disse beløb straks til rådighed for alle de medlemsstater, der er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden, til finansiering af transportinfrastrukturprojekter i overensstemmelse med nærværende forordning, idet grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser prioriteres. Indtil den 31. december 2023 skal udvælgelsen af støtteberettigede projekter overholde de nationale tildelinger under Samhørighedsfonden med hensyn til 70 % af de overførte midler. Fra og med den 1. januar 2024 skal midler, der overføres til programmet, og som ikke er afsat til et transportinfrastrukturprojekt, stilles til rådighed for alle medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, til finansiering af transportinfrastrukturprojekter i overensstemmelse med nærværende forordning.]
- 8a. Det beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, må ikke anvendes til finansiering af tværsektorielle arbejdsprogrammer og blandingsoperationer.

9. Midler, der er tildelt medlemsstaterne ved delt forvaltning, kan på disses anmodning overføres til programmet. Kommissionen forvalter disse midler direkte i overensstemmelse med finansforordningens [artikel 62, stk. 1, litra a)], eller indirekte i overensstemmelse med nævnte artikels litra c). De omhandlede midler anvendes til fordel for den pågældende medlemsstat.

[Artikel 5

Tredjelande, der er associeret til programmet

1. Programmet er åbent for følgende tredjelande:
- a) medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA-medlemmer), som er medlem af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), jf. betingelserne i EØS-aftalen
 - b) tiltrædende lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande i overensstemmelse med de generelle principper og betingelser for deres deltagelse i EU-programmer, som er fastsat i de respektive rammeaftaler og Associeringsrådets afgørelser eller lignende aftaler, og i overensstemmelse med de specifikke betingelser i aftaler mellem Unionen og de pågældende lande
 - c) lande omfattet af den europæiske naboskabspolitik i overensstemmelse med de generelle principper og betingelser for disse landes deltagelse i EU-programmer, som er fastsat i de respektive rammeaftaler og Associeringsrådets afgørelser eller lignende aftaler, og i overensstemmelse med de specifikke betingelser i aftaler mellem EU og disse lande
 - d) andre tredjelande i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i en konkret aftale om tredjelandets deltagelse i Unionens programmer, forudsat at der i aftalen:

- sikres en rimelig balance for så vidt angår bidrag og fordele for det tredjeland, som deltager i EU-programmerne
- fastsættes betingelser for deltagelse i programmerne, herunder beregningen af finansielle bidrag til de enkelte programmer og deres administrative omkostninger. Disse bidrag udgør formålsbestemte indtægter i henhold til finansforordningens artikel [21, stk. 5]
- ikke indrømmes tredjelandet beslutningskompetence over programmet
- fastsættes garantier vedrørende Unionens ret til at sikre en forsvarlig økonomisk forvaltning og beskytte sine finansielle interesser.

2. Med forbehold af artikel 8 i forordning (EU) nr. 1315/2013 kan de tredjelande, der er omhandlet i stk. 1, og enheder, der er etableret i disse lande, ikke modtage finansiell støtte i henhold til nærværende forordning, medmindre det er absolut nødvendigt for at nå målsætningerne for et givet projekt af fælles interesse og på betingelserne i de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 19.]

Artikel 6

Gennemførelse og former for EU-finansiering

1. Programmet gennemføres ved direkte forvaltning i overensstemmelse med finansforordningen eller ved indirekte forvaltning med de i finansforordningens artikel [62, stk. 1, litra c)], omhandlede organer.
2. Programmet kan yde EU-bidrag i enhver af de former, der er fastsat i finansforordningen, særligt tilskud og udbud. Det kan bidrage til blandingsoperationer i overensstemmelse med InvestEU-forordningen og finansforordningens afsnit X. EU-bidraget til blandingsoperationer må ikke overstige 10 % af budgetbeløbet nævnt i artikel 4, stk. 1, med undtagelse af det beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden.

3. Kommissionen kan i henhold til finansforordningens artikel [69] bemyndige forvaltningsorganerne til at gennemføre en del af programmet med henblik på en optimal forvaltning og programmets effektivitetskrav inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor.
4. Bidrag til en mekanisme for gensidig forsikring kan dække den risiko, der er forbundet med tilbagesøgning af midler, der skyldes af modtagere, og betragtes som en tilstrækkelig garanti i henhold til finansforordningen. Bestemmelserne i artikel [X] i forordning XXX [efterfølger til forordningen om garantifonden] finder anvendelse.

Artikel 7

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

1. Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal indgå i en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem medlemsstater eller aftale mellem medlemsstater og tredjelande som fastsat i direktiv (EU) 2018/XXX [direktivet om vedvarende energi]. Disse projekter udpeges i overensstemmelse med de kriterier og den procedure, der er fastsat i del IV i bilaget til nærværende forordning.
2. Senest den 31. december 2019 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 23, litra d), i nærværende forordning for yderligere at præcisere udvælgelseskriterierne og fastsætte udvælgelsesprocessens nærmere detaljer, og den offentliggør metoden til vurdering af projekternes bidrag til de generelle kriterier og af de samlede omkostninger og fordele, der er anført i del IV i bilaget.
3. Undersøgelser vedrørende udvikling og udpegning af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi er støtteberettigede i henhold til nærværende forordning.

4. Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi er berettiget til EU-støtte til anlægsarbejder, såfremt de opfylder følgende supplerende kriterier:
- a) den projektspecifikke cost-benefit-analyse i henhold til punkt 3 i del IV i bilaget dokumenterer tilstedeværelsen af betydelige omkostningsbesparelser og/eller fordele i form af systemintegration, forsyningssikkerhed eller innovation, og
 - b) ansøgeren påviser, at projektet ikke ville blive gennemført uden støtten, eller at projektet ikke kan være kommercielt levedygtigt uden støtten. Der tages i analysen hensyn til eventuelle indtægter som følge af støtteordningerne.
5. Tilskudsbeløbet for anlægsarbejder skal stå i et rimeligt forhold til de omkostningsbesparelser og/eller fordele, der er omhandlet i punkt 2, litra b), i del IV i bilaget, og må ikke overstige det beløb, der kræves for at sikre, at projektet gennemføres eller bliver kommercielt levedygtigt.
6. Ved fremme af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal programmet give mulighed for koordineret finansiering med den gunstige ramme for udbredelse af vedvarende energi, som er omhandlet i artikel 3, stk. 5, i [direktivet om vedvarende energi (EU) 2018/XXXX] og Unionens finansieringsmekanisme for vedvarende energi, der er omhandlet i artikel 33 i [forordning (EU) 2018/XXXX om forvaltning af energiunionen]. Det beløb, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2. litra b), og som er afsat til målsætninger inden for vedvarende energi, navnlig midler, der er til rådighed til dette formål, kan anvendes til at medfinansiere Unionens finansieringsmekanisme for vedvarende energi, der er etableret ved [forordning (EU) 2018/XXXX om forvaltning af energiunionen]. Specifikke regler for medfinansiering mellem delen om grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energikilder under CEF og EU's finansieringsmekanisme for vedvarende energi, der er omhandlet i artikel 33 i forordning [forvaltning], fastsættes i gennemførelsesretsakten om finansieringsmekanismen for vedvarende energikilder og i tide til CEF-forordningens ikrafttræden.

Artikel 8

Projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet

1. Projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet skal bidrage til de specifikke målsætninger i artikel 3, stk. 2, litra c).
2. Undersøgelser vedrørende udvikling og udpegning af projekter af fælles interesse inden for infrastruktur til digital konnektivitet er støtteberettigede i henhold til nærværende forordning.
3. Uden at det berører tildelingskriterierne i artikel 13, prioriteres finansieringen under hensyntagen til følgende kriterier:
 - a) aktioner, der bidrager til udbredelsen af og adgangen til net med meget høj kapacitet og 5G-systemer, som kan levere gigabitkonnektivitet i områder, hvor socioøkonomiske drivkræfter er beliggende, skal prioriteres under hensyntagen til deres behov for konnektivitet og den yderligere områdedækning, der skabes, i overensstemmelse med del V i bilaget. Enkeltstående udbredelse til socioøkonomiske drivkræfter kan støttes, medmindre det er økonomisk uholdbart eller fysisk uigennemførligt
 - b) aktioner, der bidrager til levering af lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet i lokalsamfundene, i overensstemmelse med del V i bilaget
 - c) for så vidt angår aktioner, der bidrager til udbredelsen af 5G-systemer, skal udbredelsen af 5G-korridorer prioriteres, herunder på de transeuropæiske transportnet, under hensyntagen til den socioøkonomiske relevans i forhold til allerede installerede teknologiske løsninger i en fremadskuende tilgang. Omfanget af aktionens bidrag til at sikre dækning langs større transportruter, der muliggør uafbrudt levering af synergistiske digitale tjenester, tages også i betragtning. En vejledende liste over projekter, der kan drage fordel af støtte, indgår i bilagets del V

- d) projekter, som har til formål at udbrede eller styrke grænseoverskridende backbone-net, der skal forbinde EU med tredjelande og styrke forbindelserne mellem elektroniske kommunikationsnet inden for EU's område, herunder undervandskabler, prioriteres efter, hvor meget de bidrager til at øge ydelsen, modstandsdygtigheden og kapaciteten af disse elektroniske kommunikationsnet
- e) [...]
- f) for så vidt angår projekter til oprettelse af digitale driftsplatforme prioriteres aktioner, der bygger på de mest avancerede teknologier, og samtidig tages aspekter såsom interoperabilitet, cybersikkerhed, databeskyttelse og videreanvendelse af data i betragtning
- g) hvorvidt den anvendte teknologi er bedst egnet til det specifikke projekt, samtidig med at der opnås den bedste ligevægt mellem de mest avancerede teknologier med hensyn til datastrømskapacitet, transmissionssikkerhed, netmodstandsdygtighed og omkostningseffektivitet.

KAPITEL II

STØTTEBERETTIGELSE

Artikel 9

Støtteberettigede aktioner

1. Der kan kun ydes finansiering til aktioner, som bidrager til, at de målsætninger, der fremgår af artikel 3, bliver nået. Disse aktioner omfatter undersøgelser, anlægsarbejder og andre ledsageforanstaltninger, der er nødvendige for programmets og de sektorspecifikke retningslinjers forvaltning og gennemførelse.
2. I transportsektoren kan følgende aktioner komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:
 - a) Aktioner vedrørende effektive, sammenkoblede og multimodale net til udvikling af jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur, infrastruktur i form af indre vandveje og maritim infrastruktur:
 - i) aktioner til gennemførelse af hovednettet i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder aktioner vedrørende grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser, som f.eks. dem, der er opført i del III i bilaget til denne forordning, og byknudepunkter, søhavne, indlandshavne og banegodsterminaler i hovednettet som defineret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013. Aktioner til gennemførelse af hovednettet kan omfatte relaterede elementer, der befinder sig i det samlede net, hvis det er nødvendigt for at optimere investeringen, og i henhold til de nærmere bestemmelser i de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 19 i nærværende forordning

- ii) aktioner vedrørende grænseoverskridende forbindelser i det samlede net i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, f.eks. dem, der er opført i del III i bilaget til denne forordning, aktioner vedrørende komponenter i det samlede net placeret i medlemsstater, som ikke har en landgrænse med en anden medlemsstat, og aktioner vedrørende undersøgelser om udvikling af det samlede net
 - iii) aktioner til gennemførelse af strækninger i hovednettet, der befinder sig i den yderste periferi i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013, herunder aktioner vedrørende byknudepunkter, søhavne, indlandshavne og banegodsterminaler i hovednettet som defineret i bilag II i forordning (EU) nr. 1315/2013
 - iv) aktioner til støtte for projekter af fælles interesse, der skal forbinde det transeuropæiske net med infrastrukturnet i nabolande som defineret i artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1315/2013
 - v) aktioner vedrørende søhavne og indlandshavne i det samlede net i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EU) nr. 1315/2013.
- b) Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet:
- i) aktioner til støtte for motorveje til søs, jf. artikel 21 i forordning (EU) nr. 1315/2013
 - ii) aktioner til støtte for trafiktelematiksystemer i overensstemmelse med artikel 31 i forordning (EU) nr. 1315/2013 for så vidt angår de respektive transportformer, herunder især:
 - for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS
 - for så vidt angår indre vandveje: RIS
 - for så vidt angår vejtransport: ITS
 - for så vidt angår søtransport: VTMS og elektroniske søfartstjenester, herunder enstrengede elektroniske tjenester såsom enstrengede søfartstjenester, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer

- for så vidt angår lufttransport: lufttrafikstyringssystemer, især de systemer, der vedrører SESAR-systemet.
- iii) aktioner til støtte for bæredygtige godstransporttjenester i overensstemmelse med artikel 32 i forordning (EU) nr. 1315/2013 og aktioner til reduktion af banegodstrafikstøj ved kilden, herunder ved tilpasning af eksisterende rullende materiel
- iv) aktioner til støtte for nye teknologier og innovation, herunder automatisering, forbedrede transporttjenester, modal integration og infrastruktur for alternative brændstoffer, i overensstemmelse med artikel 33 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- v) aktioner til fjernelse af hindringer for interoperabilitet, navnlig i forbindelse med levering af korridor-/neteffekter, i overensstemmelse med artikel 3, litra o), i forordning (EU) nr. 1315/2013
- vi) aktioner til gennemførelse af sikker infrastruktur og mobilitet, herunder færdselssikkerhed, i overensstemmelse med artikel 34 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- vii) aktioner til forbedring af transportinfrastrukturens modstandsdygtighed, herunder over for klimaændringer og naturkatastrofer
- viii) aktioner til forbedring af transportinfrastrukturens tilgængelighed for alle brugere i overensstemmelse med artikel 37 i forordning (EU) nr. 1315/2013
- ix) aktioner, der tilpasser transportinfrastrukturen til sikkerheds- og grænsekontrolformål.

- c) I henhold til den specifikke målsætning, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii): aktioner eller specifikke aktiviteter inden for en aktion til støtte for udviklingen af transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse.

3. I energisektoren kan følgende aktioner komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:

- a) aktioner vedrørende projekter af fælles interesse, jf. artikel 14 i forordning (EU) nr. 347/2013
- b) aktioner til støtte for grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, herunder innovative løsninger samt oplagring af vedvarende energi, og deres udformning som defineret i del IV i bilaget til nærværende forordning, såfremt betingelserne i artikel 7 i denne forordning opfyldes.

4. I den digitale sektor kan følgende aktioner komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning:

- a) aktioner til støtte for udbredelsen af og adgangen til net med meget høj kapacitet og 5G-systemer, der kan levere gigabitkonnektivitet i områder, hvor socioøkonomiske drivkræfter er beliggende
- b) aktioner til støtte for levering af lokal trådløs konnektivitet af meget høj kvalitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, i lokalsamfundene
- c) aktioner til gennemførelse af uafbrudt dækning med 5G-systemer langs alle større transportruter, herunder de transeuropæiske transportnet
- d) aktioner til støtte for udbredelse af backbone-net, herunder undervandskabler, inden for og mellem medlemsstaterne og mellem Unionen og tredjelande
- e) [...]
- f) aktioner til opfyldelse af behov for infrastruktur til digital konnektivitet med relation til grænseoverskridende projekter inden for transport eller energi og/eller til støtte for digitale driftsplatforme med direkte tilknytning til transport- eller energiinfrastruktur.

En vejledende liste over støtteberettigede projekter i den digitale sektor indgår i bilagets del V.

Artikel 10

Synergivirkninger

1. Aktioner, der bidrager til at nå en eller flere målsætninger i mindst to sektorer, som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), b) og c), kan komme i betragtning til at modtage finansiel støtte fra Unionen i henhold til denne forordning. Disse aktioner gennemføres via specifikke tværsektorielle arbejdsprogrammer, der omfatter mindst to sektorer og indeholder specifikke tildelingskriterier, og finansieres med budgetbidrag fra de pågældende sektorer.
2. Inden for hver af transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor kan aktioner, der er støtteberettigede i overensstemmelse med artikel 9, omfatte supplerende elementer, som ikke må vedrøre støtteberettigede aktioner som omhandlet i henholdsvis artikel 9, stk. 2, stk. 3 og stk. 4, såfremt de overholder alle følgende krav:
 - a) omkostningerne ved disse supplerende elementer må ikke overstige 20 % af aktionens samlede støtteberettigede omkostninger, og
 - b) disse supplerende elementer skal vedrøre transportsektoren, energisektoren eller den digitale sektor, og
 - c) disse supplerende elementer skal i betydelig grad forbedre aktionens socioøkonomiske, klimamæssige og miljømæssige fordele.

Artikel 11

Støtteberettigede enheder

1. Kriterierne for støtteberettigelse i denne artikel finder anvendelse i tillæg til kriterierne i finansforordningens artikel [197].
2. Følgende enheder er støtteberettigede:
 - a) retlige enheder, der er etableret i en medlemsstat
 - b) retlige enheder, der er etableret i et tredjeland, som er associeret til programmet eller oversøiske lande og territorier

- c) retlige enheder, der er etableret i henhold til EU-retten, og internationale organisationer, såfremt det er fastsat i arbejdsprogrammerne.

3. Fysiske personer kan ikke modtage støtte.
4. Retlige enheder, der er etableret i et tredjeland, der ikke er associeret til programmet, er undtagelsesvis berettigede til at modtage støtte i henhold til programmet, hvis dette er absolut nødvendigt for at nå målsætningerne i et givet projekt af fælles interesse eller i et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi.
5. Kun forslag, der indgives af en eller flere medlemsstater, eller som med de berørte medlemsstaters samtykke indgives af internationale organisationer, fællesforetagender eller offentlige eller private foretagender, er støtteberettigede. En medlemsstat kan beslutte, at forslag kan indgives uden dennes samtykke i forbindelse med et specifikt arbejdsprogram eller specifikke kategorier af ansøgninger. I så fald anføres dette, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, i det pågældende arbejdsprogram og den pågældende indkaldelse af sådanne forslag.

Artikel 11a

Særlige støtteberettigelseskrav vedrørende støtte til transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse

1. For aktioner vedrørende støtte til transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse, jf. artikel 9, stk. 2, litra c), gælder følgende støtteberettigelseskrav:
 - a) Forslag skal indgives af en eller flere medlemsstater eller, med de berørte medlemsstaters samtykke, af retlige enheder, der er etableret i medlemsstater
 - b) Aktionerne skal befinde sig på TEN-T-hovednettet eller på det samlede net og svare til de strækninger eller knudepunkter, som medlemsstaterne har udpeget i bilagene til "Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU", som Rådet vedtog den 20. november 2018³⁰

³⁰ ST 13674/18.

- c) Aktionerne kan både vedrøre opgradering af eksisterende infrastrukturkomponenter eller opførelse af nye infrastrukturkomponenter med henblik på at forbedre den militære mobilitet på TEN-T-nettet under hensyn til de infrastrukturkrav, der er fastlagt i bilagene til "Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU", den tekniske og økonomiske gennemførlighed og relevansen for dobbelt anvendelse
- d) Med forbehold af artikel 15 er de samlede omkostninger i forbindelse med infrastruktur med dobbelt anvendelse berettiget til støtte fra det beløb, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. iii). Aktioner til gennemførelse af et niveau for infrastrukturkrav, der overstiger det niveau, der kræves for dobbelt anvendelse, er støtteberettigede; omkostningerne derved er dog kun støtteberettigede op til det omkostningsniveau, som svarer til det kravsniveau, der er nødvendigt for dobbelt anvendelse. Aktioner vedrørende infrastruktur, der kun anvendes til militære formål, er ikke støtteberettigede.
- e) Aktioner i henhold til denne artikel finansieres kun fra det beløb, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. iii).

2. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der, når det er nødvendigt, specificerer de infrastrukturkrav, der gælder for visse kategorier af aktioner vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse.

KAPITEL III

TILSKUD

Artikel 12

Tilskud

Tilskud inden for rammerne af programmet tildeles og forvaltes i overensstemmelse med finansforordningens afsnit [VIII].

Artikel 13

Tildelingskriterier

1. Transparente tildelingskriterier fastlægges i arbejdsprogrammerne, jf. artikel 19, og i forslagsindkaldelserne, idet følgende aspekter tages i betragtning, for så vidt som det er relevant:
 - a) økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger (fordele og omkostninger)
 - b) innovations-, sikkerheds-, interoperabilitets- og tilgængelighedsaspekter
 - c) den grænseoverskridende dimension
 - d) synergivirkninger mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor
 - e) aktionens modenhed inden for rammerne af projektudviklingen
 - f) hvorvidt den foreslåede gennemførelsesplan er velfunderet
 - g) EU-støttens katalysatoreffekt på investeringerne
 - h) behovet for at overvinde finansielle hindringer såsom utilstrækkelig kommerciel levedygtighed eller mangel på markedsfinansiering

- i) sammenhæng med Unionens og nationale energi- og klimaplaner.
- 2. Ved bedømmelsen af forslagene ud fra tildelingskriterierne skal der, hvor det er relevant, tages hensyn til modstandsdygtigheden over for de negative virkninger af klimaændringer gennem en vurdering af klimasårbarhed og klimarisici, herunder de relevante tilpasningsforanstaltninger.
- 3. Ved bedømmelsen af forslagene ud fra tildelingskriterierne skal det, hvor det er relevant på baggrund af arbejdsprogrammerne, sikres, at aktioner, der støttes via programmet, og som omfatter teknologi til positionsbestemmelse, navigation og tidsbestemmelse (PNT), er teknisk kompatible med EGNOS/Galileo og Copernicus.
- 4. Hvad angår aktioner inden for transportsektoren, skal det ved bedømmelsen af forslagene ud fra tildelingskriterierne omhandlet i stk. 1 sikres, hvor det er relevant, at de foreslåede aktioner er i overensstemmelse med korridorarbejdsplanerne og gennemførelsesretsakterne som omhandlet i artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013, og der skal tages hensyn til den rådgivende udtalelse fra den ansvarlige europæiske koordinator, jf. nævnte forordnings artikel 45, stk. 8.
- 5. Hvad angår aktioner vedrørende grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, skal de tildelingskriterier, der fastsættes i arbejdsprogrammerne og i forslagsindkaldelserne, tage hensyn til betingelserne i artikel 7, stk. 4.
- 6. Hvad angår aktioner vedrørende projekter af fælles interesse inden for digital konnektivitet, skal de tildelingskriterier, der fastsættes i arbejdsprogrammerne og i forslagsindkaldelserne, tage hensyn til betingelserne i artikel 8, stk. 3.

Artikel 14

Medfinansieringssatser

- 1. For undersøgelser kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. For undersøgelser, der finansieres med beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, er de maksimale medfinansieringssatser de samme som dem, der gælder for Samhørighedsfonden, jf. stk. 2, litra b).

2. For anlægsarbejder i transportsektoren gælder følgende maksimale medfinansieringssatser:
- a) for anlægsarbejder vedrørende de specifikke målsætninger, der er anført i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. i), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Medfinansieringssatserne kan forhøjes til maksimalt 50 % for aktioner, der vedrører grænseoverskridende forbindelser på de betingelser, der er fastsat i litra c) i dette stykke, for aktioner til støtte for telematiksystemer, for aktioner til støtte for nye teknologier og innovation, for aktioner til støtte for forbedring af infrastruktur til sikkerheds- og grænsekontrolformål i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning og for aktioner i regionerne i den yderste periferi
 - aa) for anlægsarbejder vedrørende de specifikke målsætninger, der er anført i artikel 3, stk. 2, litra a), nr. ii), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Medfinansieringssatserne kan forhøjes til maksimalt 85 %, hvis de nødvendige midler overføres til programmet i henhold til artikel 4, stk. 9.
 - b) hvad angår beløb, der overføres fra Samhørighedsfonden, er de maksimale medfinansieringssatser de samme som dem, der gælder for Samhørighedsfonden, jf. forordning (EU) XXX [forordningen om fælles bestemmelser]. Disse medfinansieringssatser kan forhøjes til maksimalt 85 % for aktioner, der vedrører grænseoverskridende forbindelser på de betingelser, der er fastsat i litra c), og aktioner vedrørende manglende forbindelser
 - c) hvad angår aktioner vedrørende grænseoverskridende forbindelser, kan de forhøjede maksimale medfinansieringssatser som omhandlet i litra a) og b) kun finde anvendelse på aktioner, der fremviser en høj grad af integration i planlægningen og gennemførelsen af aktionen med hensyn til det tildelingskriterium, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1, litra c), f.eks. gennem etablering af et enkelt projektselskab, en fælles forvaltningsstruktur, en bilateral retlig ramme eller en gennemførelsesretsakt i henhold til artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

3. For anlægsarbejder i energisektoren gælder følgende maksimale medfinansieringssatser:
- a) for anlægsarbejder vedrørende de specifikke målsætninger, der er anført i artikel 3, stk. 2, litra b), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger
 - b) medfinansieringssatserne kan forhøjes til maksimalt 75 % for aktioner, der bidrager til udviklingen af projekter af fælles interesse, som på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 14, stk. 2, i forordning (EU) nr. 347/2013, skaber en høj grad af forsyningssikkerhed regionalt eller i hele Unionen, styrker solidariteten i Unionen eller vedrører meget innovative løsninger.
4. For anlægsarbejder i den digitale sektor gælder følgende maksimale medfinansieringssatser: for anlægsarbejder vedrørende de specifikke målsætninger, der er anført i artikel 3, stk. 2, litra c), kan Unionens finansielle støtte ikke overstige 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Medfinansieringssatserne kan forhøjes op til 50 % for aktioner med en stærk grænseoverskridende dimension, f.eks. uafbrudt dækning med 5G-systemer langs større transportveje og udrulning af backbone-net mellem medlemsstaterne og mellem Unionen og tredjelande, og op til 75 % for aktioner vedrørende gennemførelse af gigabitkonnektivitet for socioøkonomiske drivkræfter. Aktioner vedrørende tilvejebringelse af lokal trådløs konnektivitet i lokalsamfund kan, hvis de gennemføres ved hjælp af tilskud med lav værdi, finansieres ved støtte fra Unionen, der kan dække op til 100 % af de støtteberettigede omkostninger, jf. dog medfinansieringsprincippet.
5. Den maksimale medfinansieringssats for aktioner, der udvælges under tværsektorielle arbejdsprogrammer, jf. artikel 10, er den højeste maksimale medfinansieringssats, der gælder for de berørte sektorer.

Artikel 15

Støtteberettigede omkostninger

Følgende kriterier for omkostningers støtteberettigelse finder anvendelse i tillæg til kriterierne i finansforordningens artikel [186]:

- a) udgifter kan kun være støtteberettigede, hvis de er påløbet i medlemsstaterne, medmindre de pågældende projekter af fælles interesse eller grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi involverer et eller flere tredjelandes områder, som omhandlet i artikel 5 eller artikel 11, stk. 4, eller internationale farvande, og aktionen er absolut nødvendig for at nå målsætningerne for det pågældende projekt.
- b) omkostninger til udstyr, anlæg og infrastruktur, som støttemodtageren behandler som anlægsudgifter, kan være op til 100 % støtteberettigede
- c) udgifter relateret til køb af jord er ikke støtteberettigede, undtagen med midler, der er overført fra Samhørighedsfonden inden for transportsektoren i overensstemmelse med artikel 58 i forordning (EU) XXX om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl- og Migrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for grænseforvaltning og visa
- d) de støtteberettigede omkostninger omfatter ikke merværdiafgift.

Artikel 16

Kombination af tilskud med andre finansieringskilder

1. Der kan ydes tilskud i kombination med finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank eller nationale erhvervsfremmende banker eller andre udviklingsinstitutioner og offentlige finansielle institutioner samt fra finansieringsinstitutter og investorer i den private sektor, herunder gennem offentlig-private partnerskaber.
2. Tildeling af tilskud som omhandlet i stk. 1 kan gennemføres ved hjælp af specifikke forslagsindkaldelser.

Artikel 17

Nedsættelse eller ophør af tilskud

1. Ud over de grunde, der er anført i [artikel 131, stk. 4,] i finansforordningen, kan tilskudsbeløbet nedsættes af følgende grunde:
 - a) hvis aktionen ikke er iværksat inden for et år for undersøgelser eller to år for anlægsarbejder efter startdatoen som angivet i tilskudsaftalen
 - b) hvis det på baggrund af en vurdering af aktionens gennemførelse konstateres, at gennemførelsen er forsinket i en sådan grad, at aktionens målsætninger ikke kan forventes nået.
2. Tilskudsaftalen kan ændres eller bringes til ophør af de grunde, der er anført i stk. 1.
3. Inden en afgørelse om nedsættelse eller ophør af et tilskud træffes, bedømmes sagen ud fra en samlet betragtning, og de berørte støttemodtagere skal have mulighed for at fremsætte deres bemærkninger inden for en rimelig frist.

Artikel 18

Sammenlagt, supplerende og kombineret finansiering

1. En aktion, som der er ydet støtte til inden for rammerne af programmet, kan også opnå støtte fra andre EU-programmer, herunder midler under delt forvaltning, forudsat at støtten ikke ydes for at dække de samme omkostninger. Reglerne for hvert af de bidragende EU-programmer finder anvendelse på dets respektive bidrag til aktionen. Den sammenlagte finansiering kan ikke overstige de samlede støtteberettigede omkostninger til aktionen, og støtte fra de forskellige EU-programmer kan beregnes på et pro rata-grundlag i overensstemmelse med de dokumenter, hvori støttevilkårene er fastsat.

2. Aktioner, der opfylder følgende kumulative, sammenlignende betingelser:

- a) de er blevet vurderet som led i en forslagsindkaldelse inden for rammerne af programmet
- b) de opfylder minimumskravene til kvalitet i den pågældende forslagsindkaldelse
- c) de kan ikke finansieres inden for rammerne af den pågældende forslagsindkaldelse på grund af budgetmæssige begrænsninger

kan modtage støtte fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling eller Samhørighedsfonden i henhold til artikel [67, stk. 5,] i forordning (EU) XXX [forordningen om fælles bestemmelser], forudsat at sådanne aktioner er i overensstemmelse med det pågældende programs målsætninger. Reglerne for den fond, der yder støtte, finder anvendelse.

KAPITEL IV

PROGRAMMERING, OVERVÅGNING, EVALUERING OG KONTROL

Artikel 19

Arbejdsprogrammer

1. Programmet gennemføres ved hjælp af arbejdsprogrammer, jf. finansforordningens artikel 110.
2. Arbejdsprogrammerne vedtages af Kommissionen ved en gennemførelsesretsakt. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22. Såfremt udvalget ikke afgiver nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.
3. I energisektoren lægges der særlig vægt på projekter af fælles interesse og aktioner i tilknytning hertil, som sigter mod yderligere at integrere det indre energimarked, bryde energiisolation og udrydde flaskehalse i forbindelse med elsammenkoblinger, med fokus på de projekter, der bidrager til at nå sammenkoblingsmålet på mindst 10 %, og projekter, der bidrager til synkronisering af elsystemer med EU-nettene.

Artikel 19a

Tildeling af finansiel støtte fra Unionen

1. Efter hver forslagsindkaldelse på grundlag af det arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 19, træffer Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 22 afgørelse om størrelsen af den finansielle støtte, der tildeles til de udvalgte projekter eller til dele heraf. Kommissionen fastlægger de nærmere betingelser og metoder for deres gennemførelse.

2. Kommissionen underretter de berørte støttemodtagere og medlemsstater om enhver tildeling af finansiel støtte. Dette omfatter ændringer af tilskudsbeløbene under gennemførelsen af tilskudsaftalerne og af de endelige udbetalte beløb.
3. For aktioner på medlemsstaternes områder giver Kommissionen de pågældende medlemsstater adgang til de rapporter, som støttemodtagerne indgiver, som fastsat i de respektive tilskudsaftaler.

Artikel 20

Overvågning og rapportering

1. Indikatorer, som skal rapporteres vedrørende programmets fremskridt med hensyn til at opfylde de overordnede og specifikke målsætninger, jf. artikel 3, findes i bilaget, del I.
2. For at sikre en effektiv vurdering af programmets fremskridt med hensyn til at opfylde målsætningerne tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 med henblik på at ændre bilagets del I for at revidere eller supplere indikatorerne, hvor det er nødvendigt, og på at supplere denne forordning med bestemmelser om en overvågnings- og evalueringsramme.
3. Performancerapporteringssystemet skal sikre, at data til overvågning af programmets gennemførelse og resultater indsamles effektivt og rettidigt. Til dette formål pålægges modtagere af EU-midler og, hvis det er relevant, medlemsstater forholdsmæssige rapporteringskrav.

Artikel 21

Evaluering

1. Evalueringer gennemføres så betids, at resultaterne kan indgå i beslutningsprocessen.
2. Midtvejsevalueringen af programmet foretages, når der foreligger tilstrækkelige oplysninger om programmets gennemførelse og senest fire år efter påbegyndelsen af programmets gennemførelse.

3. Ved afslutningen af programmets gennemførelse og senest fire år efter afslutningen af den i artikel 1 nævnte periode gennemfører Kommissionen en endelig evaluering af programmet.
4. Kommissionen meddeler Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget resultaterne af evalueringerne og sine bemærkninger hertil.

Artikel 22

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af CEF-Koordinationsudvalget, der kan mødes i forskellige sammensætninger afhængigt af det respektive emne. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 23

Delegerede retsakter

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 24 for:
 - a) at etablere en ramme for overvågning og evaluering på grundlag af indikatorerne i bilagets del I
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) at supplere bilagets del IV om udpegelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi; at udarbejde og ajourføre listen over udpegede grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

2. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 24 for:
 - c) at ændre bilagets del III om fastlæggelse af hovednetkorridorer samt forhåndsudpegede strækninger i det samlede net
 - e) at ændre bilagets del V om udpegelse af projekter af fælles interesse vedrørende digital konnektivitet.

Artikel 24

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 23, tillægges Kommissionen indtil den 31. december 2028.
3. Den i artikel 23 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 23 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 25

Information, kommunikation og offentliggørelse

1. Modtagere af EU-midler anerkender EU-midlernes oprindelse og sikrer synligheden af disse (navnlig ved fremstød for aktionerne og disses resultater) gennem sammenhængende, virkningsfulde og målrettede oplysninger, som er afpasset forholdsmæssigt efter forskellige modtagergrupper, herunder medierne og offentligheden.
2. Kommissionen gennemfører informations- og kommunikationstiltag vedrørende programmet, dets aktioner og resultater. De finansielle midler, der er afsat til programmet, skal også bidrage til den institutionelle formidling af EU's politiske prioriteter, for så vidt som de vedrører målsætningerne i artikel 3.

Artikel 26

Beskyttelse af Unionens finansielle interesser

Hvis et tredjeland deltager i programmet i kraft af en beslutning, der træffes i henhold til en international overenskomst, eller med hjemmel i andre retsfor skrifter, skal tredjelandet give den ansvarlige anvisningsberettigede, Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og Den Europæiske Revisionsret de nødvendige rettigheder og adgang til i fuld udstrækning at udøve deres respektive beføjelser. Hvad angår OLAF, omfatter sådanne rettigheder retten til at foretage undersøgelser, herunder kontrol på stedet og inspektioner, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF).

KAPITEL VI

OVERGANGSBESTEMMELSER OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 27

Ophævelse og overgangsbestemmelser

1. Forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 ophæves.
2. Denne forordning påvirker ikke videreførelsen eller eventuelle ændringer af de pågældende aktioner i medfør af forordning (EU) nr. 1316/2013, som fortsat finder anvendelse på de pågældende aktioner, indtil de afsluttes, jf. dog stk. 1.
3. Finansieringsrammen for programmet kan også omfatte udgifter til teknisk og administrativ bistand, som er nødvendige for at sikre overgangen mellem programmet og de foranstaltninger, der blev vedtaget under det foregående program, Connecting Europe-faciliteten i henhold til forordning (EU) nr. 1316/2013.
4. Om nødvendigt kan der opføres bevillinger på budgettet ud over 2027 til dækning af udgifter i medfør af artikel 4, stk. 5, til forvaltning af aktioner, som ikke er afsluttet senest den 31. december 2027.

Artikel 28

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2021.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

DEL I – INDIKATORER

Programmet vil blive fulgt nøje på grundlag af et sæt indikatorer, der er beregnet til at måle, i hvilket omfang de generelle og specifikke målsætninger for programmet er nået, og med henblik på at minimere de administrative byrder og omkostninger. Med henblik herpå vil der blive indsamlet data vedrørende følgende sæt af nøgleindikatorer:

Sektorer	Specifikke målsætninger	Indikatorer
Transport	Effektive og sammenkoblede net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet	Antallet af grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser, der tackles med støtte fra CEF (herunder aktioner vedrørende byknudepunkter, søhavne, indlandshavne og banegodsterminaler i TEN-T-hovednettet)
		Antallet af aktioner, der med støtte fra CEF bidrager til digitaliseringen af transport, navnlig gennem udbredelsen af ERTMS, RIS, ITS, VTMS/elektroniske søfartstjenester og SESAR
		Antallet af forsyningspunkter med alternative brændstoffer, der er bygget eller opgraderet med støtte fra CEF
		Antallet af aktioner, der med støtte fra CEF bidrager til transportsikkerheden
	Udvikling af transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse	Antallet af infrastrukturkomponenter, der er blevet tilpasset for at opfylde behovene for både civil og militær anvendelse

Energi	Bidrag til markedernes sammenkobling og integration	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som kobler medlemsstaternes net sammen og fjerner interne hindringer
	Energiforsyningssikkerhed	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som sikrer et modstandsdygtigt gasnet
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til at gøre nettene mere intelligente og digitale og til at øge energioplagringskapaciteten
	Bæredygtig udvikling gennem fremme af dekarbonisering	Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til projekter, som muliggør øget udbredelse af vedvarende energi i energisystemerne
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi
Den digitale sektor	Bidrag til udbredelsen af infrastruktur til digital konnektivitet i hele EU	Nye forbindelser til net med meget høj kapacitet hos de socioøkonomiske drivkræfter og forbindelser af meget høj kvalitet hos lokalsamfundene
		Antallet af CEF-aktioner, der muliggør 5G-konnektivitet langs transportruter
		Antallet af CEF-aktioner, der muliggør nye forbindelser til net med meget høj kapacitet
		Antallet af CEF-aktioner, der bidrager til digitaliseringen af energi- og transportsektorerne

DEL II: VEJLEDENDE PROCENTSATSER FOR TRANSPORTSEKTOREN

De budgetmidler, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. i), fordeles som følger:

60 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a): "Aktioner vedrørende effektive, sammenkoblede og multimodale net"

40 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra b): "Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet".

De budgetmidler, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra a), nr. ii), fordeles som følger:

85 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a): "Aktioner vedrørende effektive, sammenkoblede og multimodale net"

15 % til de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra b): "Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet".

For så vidt angår de aktioner, der er anført i artikel 9, stk. 2, litra a), bør 85 % af budgetmidlerne tildeles aktioner vedrørende hovednetkorridorerne, og 15 % bør tildeles aktioner vedrørende det samlede net.

DEL III: TRANSPORTHOVEDNETKORRIDORER OG GRÆNSEOVERSKRIDENDE FORBINDELSER I DET SAMLEDE NET

Hovednetkorridorer og vejledende liste over grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser

Hovednetkorridoren "Atlantterhavet"		
Ruteføring	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León– Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid Lissabon – Aveiro – Leixões/Porto – Douro-floden Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paris Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire – Nantes – Tours	
Grænseoverskridende forbindelser	Evora – Merida	Jernbane
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douro-floden (Via Navegável do Douro)	Indre vandveje
Manglende forbindelser	Interoperable banestrækninger med ikke-UIC-sporvidde på Den Iberiske Halvø	Jernbane

Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"		
Ruteføring	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste Udine – Venedig – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste	
Grænseoverskridende forbindelser	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venedig – Trieste – Divača – Ljubljana	Jernbane
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Vej
Manglende forbindelser	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-basistunnelen Graz – Klagenfurt: Koralm-jernbanestrækningen og -tunnelen Koper – Divača	Jernbane

Hovednetkorridoren "Middelhavet"		
Ruteføring	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venedig – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – den ukrainske grænse	
Grænseoverskridende forbindelser	Barcelona – Perpignan	Jernbane
	Lyon – Torino: basistunnel og adgangsveje	
	Nice – Ventimiglia	
	Venedig – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – den ukrainske grænse	
	Lendava – Letenye	Vej
	Vásárosnamény – den ukrainske grænse	
Manglende forbindelser	Almería – Murcia	Jernbane
	Interoperable banestrækninger med ikke-UIC-sporvidde på Den Iberiske Halvø	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venedig – Ravenna/Trieste	Indre vandveje

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"		
Ruteføring	Helsingfors – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa Den hviderussiske grænse – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław Den ukrainske grænse – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover – Köln – Antwerpen	
Grænseoverskridende forbindelser	Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltics nye fuldt interoperable banestrækning med UIC-sporvidde	Jernbane
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Jernbane/indre vandveje
	Via Baltica-korridoren EE-LV-LT-PL	Vej
Manglende forbindelser	Kaunas – Vilnius	Jernbane
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, inkl. forbindelser til det planlagte centrale transportknudepunkt	
	Kielerkanalen	Indre vandveje
	Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, Rhinen, Waal,	
	Rhinen, Waal,	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"		
Ruteføring	Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham Birmingham – Felixstowe/London/Southampton London – Lille – Brussel/Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre	
Grænseoverskridende forbindelser	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Jernbane
	Terneuzen – Gent	Indre vandveje
	Seinen – Schelde-nettet og de tilhørende flodbækkener til Seinen, Scheldefloden og Maasfloden	
	Rhin-Schelde-korridoren	
Manglende forbindelser	Albertkanaal/Canal Albert og Canal Bocholt-Herentals	Indre vandveje
	Dunkerque – Lille	

Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"		
Ruteføring	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Melník/Prag – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – den serbiske grænse/den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse Sofia – Plovdiv – Burgas/den tyrkiske grænse Den tyrkiske grænse – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloníki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athen – Piræus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Nicosia/Larnaka Athen – Patras/Igoumenitsa	
Grænseoverskridende forbindelser	Dresden – Prag/Kolin	Jernbane
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – den serbiske grænse/den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse	
	Den tyrkiske grænse – Alexandroupoli	
	Den tidligere jugoslaviske republik Makedoniens grænse – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (den albanske grænse)	Vej
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – den serbiske grænse	
	Hamburg – Dresden – Prag – Pardubice	Indre vandveje

Manglende forbindelser	Igoumenitsa - Ioannina	Jernbane
	Prag – Brno	
	Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	

Hovednetkorridoren "Rhinen – Alperne"		
Ruteføring	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Grænseoverskridende forbindelser	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Jernbane
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara - den schweiziske grænse	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Indre vandveje
Manglende forbindelser	Genova – Tortona/Novi Ligure	Jernbane
	Zeebrugge – Gent	

Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"		
Ruteføring	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Prag – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – den ukrainske grænse Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina	
Grænseoverskridende forbindelser	München – Prag	Jernbane
	Nürnberg – Plzen	
	München – Mühldorf – Freilassing - Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – den ukrainske grænse	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Donau (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina) og de tilhørende flodbækkener til Váh-, Sava- og Tiszafloden	Indre vandveje
	Zlín – Žilina	Vej
Manglende forbindelser	Stuttgart – Ulm	Jernbane
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bukarest	
	Sighișoara – Predeal	

Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"		
Ruteføring	Den russiske grænse – Hamina/Kotka – Helsingfors – Åbo/Nådendal – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmø Narvik/Uleå – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg) Oslo – Göteborg – Malmø – Trelleborg Malmø – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg Rostock – Berlin – Leipzig – München Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Rom – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk	
Grænseoverskridende forbindelser	Den russiske grænse - Helsingfors	Jernbane
	København – Hamburg: adgangsveje til den faste forbindelse over Femern Bælt	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-basistunnelen og adgangsveje	
	København – Hamburg: Den faste forbindelse over Femern Bælt	Jernbane/vej

Vejledende liste over grænseoverskridende forbindelser i det samlede net

Det samlede nets grænseoverskridende strækninger, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2., litra a), nr. ii), i nærværende forordning, omfatter navnlig følgende strækninger:

Dublin – Strabane – Letterkenny	Vej
Pau – Huesca	Jernbane
Lyon – den schweiziske grænse	Jernbane
Athus – Mont-Saint-Martin	Jernbane
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Jernbane
Antwerpen – Duisburg	Jernbane
Mons - Valenciennes	Jernbane
Gent – Terneuzen	Jernbane
Heerlen – Aachen	Jernbane
Groningen – Bremen	Jernbane
Stuttgart – den schweiziske grænse	Jernbane
Gallarate/Sesto Calende – den schweiziske grænse	Jernbane
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Jernbane
Prag – Linz	Jernbane
Villach – Ljubljana	Jernbane
Pivka – Rijeka	Jernbane
Plzeň – České Budějovice – Wien	Jernbane
Wien – Győr	Jernbane
Graz – Celldömölk – Győr	Jernbane
Neumarkt-Kallham - Mühldorf	Jernbane
Amber-korridoren PL-SK-HU	Jernbane

Via Carpathia-korridoren, den hviderussiske/ukrainske grænse-PL-SK-HU-RO	Vej
Focșani – den moldoviske grænse	Vej
Budapest – Osijek – Svilaj (den bosnisk-hercegovinske grænse)	Vej
Faro – Huelva	Jernbane
Porto – Vigo	Jernbane
Giurgiu – Varna/Bourgas	Jernbane
Svilengrad – Pithio	Jernbane

DEL IV: Udpegelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

1. Målsætning i grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi skal fremme det grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstaterne inden for planlægning, udvikling og omkostningseffektiv udnyttelse af vedvarende energikilder samt lette deres integration gennem energioplagringsfaciliteter.

2. Generelle kriterier

For at kunne blive betragtet som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi skal et projekt opfylde alle følgende generelle kriterier:

- a) det skal indgå i en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem medlemsstater og/eller aftale mellem medlemsstater og tredjelande, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [(EU) 2018/XXX (direktivet om vedvarende energi)]
- b) det skal yde omkostningsbesparelser inden for udbredelsen af vedvarende energi eller fordele inden for systemintegration, forsyningssikkerhed eller innovation
- c) de mulige overordnede fordele ved samarbejdet skal overstige omkostningerne, også på lang sigt, vurderet på grundlag af en cost-benefit-analyse som omhandlet i punkt 3 og med anvendelse af den metode, der er omhandlet i artikel [7]

3. Cost-benefit-analyse

Der skal i cost-benefit-analysen som nævnt i punkt 2, litra c), ovenfor for hver deltagende medlemsstat eller tredjeland tages hensyn til virkningerne inden for blandt andet følgende aspekter:

- a) omkostningerne ved elektricitetsproduktion
- b) systemintegrationsomkostningerne
- c) støtteomkostningerne
- d) drivhusgasemissioner

- e) forsyningssikkerheden
- f) nedbringelse af luftforurening og anden lokal forurening
- g) innovation.

4. Proces

Iværksættere af projekter, herunder medlemsstater, der muligvis er berettigede til at blive udpeget til et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi i henhold til en samarbejdsaftale eller anden form for aftale mellem medlemsstater eller aftale mellem medlemsstater og tredjelande, som fastsat i artikel 6, 7, 9 eller 11 i direktiv 2009/28/EF, som ønsker at opnå status for projektet som grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, skal indgive en ansøgning om udpegelse til grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi til Kommissionen.

Ansøgningen skal indeholde de relevante oplysninger, for at Kommissionen kan evaluere projektet i henhold til kriterierne i punkt 2 og 3 i overensstemmelse med den metode, der er omhandlet i artikel 7.

Kommissionen sikrer, at iværksætterne får mulighed for at ansøge om status som grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi mindst én gang om året.

Kommissionen gennemfører relevante høringer om listen over projekter, der er blevet indgivet med henblik på udpegelse til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

Medlemsstaterne deltager i afgørelsen vedrørende listen over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi og gives følgende oplysninger for alle indgivne projektforslag:

- en bekræftelse af, at alle projekter overholder kriterierne for støtteberettigelse og udvælgelse
- oplysninger om den samarbejds mekanisme, som et projekt vedrører, og oplysninger om, i hvilket omfang et projekt nyder støtte fra en eller flere medlemsstater
- en beskrivelse af projektets målsætning, herunder den anslåede kapacitet (i kW) og, hvor det er muligt, produktion af vedvarende energi (i kWh pr. år), samt de angivne samlede projektomkostninger og støtteberettigede omkostninger i euro
- oplysninger om den forventede EU-merværdi i overensstemmelse med punkt 2, litra b), i dette bilag og om de forventede omkostninger og fordele og den forventede EU-merværdi i overensstemmelse med punkt 2, litra c), i dette bilag.

Kommissionen vedtager den endelige liste over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi ved hjælp af en delegeret retsakt på grundlag af et udkast til liste, der er foreslået af medlemsstaterne, og som der er opnået enighed om i den kompetente gruppe, og offentliggør på sit websted listen over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

Kommissionen evaluerer ansøgningerne i henhold til de kriterier, der er fastsat i punkt 2 og 3.

Ved udvælgelsen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi sigter Kommissionen efter at sikre en passende geografisk balance i udpegelsen af sådanne projekter. Der kan anvendes regionale grupperinger ved udpegelse af projekter.

Et projekt udpeges ikke som et grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi, og denne status trækkes tilbage for allerede udpegede projekter, hvis evalueringen af projektet byggede på ukorrekte oplysninger, som udgjorde en afgørende faktor i evalueringen, eller hvis projektet ikke er i overensstemmelse med EU-retten.

Kommissionen offentliggør på sit websted listen over udvalgte grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

DEL V – PROJEKTER AF FÆLLES INTERESSE VEDRØRENDE INFRASTRUKTUR TIL DIGITAL KONNEKTIVITET

1. Gigabitkonnektivitet til socioøkonomiske drivkræfter

Aktionerne skal prioriteres under hensyntagen til de socioøkonomiske drivkræfters funktion, relevansen af de digitale tjenester og applikationer, som leveringen af den underliggende konnektivitet giver mulighed for, og de mulige socioøkonomiske fordele for borgerne, virksomhederne og lokalsamfundene, herunder den mulige positive afsmittende virkning hvad angår konnektivitet. Det disponible budget fordeles på en geografisk afbalanceret måde blandt medlemsstaterne.

Der gives prioritet til aktioner, som bidrager til:

- Gigabitkonnektivitet til hospitaler og lægecentre i tråd med bestræbelserne på at digitalisere sundhedssystemet samt med henblik på at øge EU-borgernes trivsel og ændre den måde, hvorpå sundheds- og plejetjenester ydes til patienter³¹
- Gigabitforbindelser til uddannelses- og forskningscentre i forbindelse med indsatsen for at fjerne digitale skel, innovere inden for uddannelsessystemerne, forbedre læringsresultaterne og skabe større lighed og effektivitet.³²

2. Trådløs konnektivitet i lokalsamfund

Aktioner, der sigter mod tilrådighedsstillelse af lokal trådløs konnektivitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, på centrale steder i det lokale offentlige liv, herunder udendørsområder, som den brede offentlighed har adgang til, og som spiller en vigtig rolle for det offentlige liv i lokalsamfund, er berettiget til finansiel bistand på følgende betingelser:

³¹ Jf. også COM (2018) 233 final - Meddelelse fra Kommissionen om at sætte gang i den digitale omstilling af sundhed og pleje i det digitale indre marked, give borgerne større indflydelse og opbygge et sundere samfund.

³² Jf. også COM(2018) 22 final - Meddelelse fra Kommissionen om handlingsplanen for digital uddannelse.

- de gennemføres af et offentligt organ, jf. nedenstående stykke, der er i stand til at planlægge og føre tilsyn med installeringen af indendørs og udendørs lokale trådløse adgangspunkter i offentlige rum samt i stand til at sikre mindst tre års finansiering af driftsomkostningerne i forbindelse hermed
- de bygger på net med meget høj kapacitet, der muliggør levering til brugerne af en internetoplevelse af meget høj kvalitet, som:
- er gratis og uden diskriminerende vilkår, lettilgængelig, sikker og anvender det nyeste og bedste tilgængelige udstyr, der kan levere højhastighedskonnektivitet til sine brugere, og
- understøtter adgang til innovative digitale tjenester
- anvender den fælles visuelle identitet, som Kommissionen skal udvikle, og linker til de tilhørende onlineværktøjer
- forpligter sig til at anskaffe det nødvendige udstyr og/eller tilhørende installationstjenester i overensstemmelse med gældende ret for at sikre, at projekter ikke unødigt forvrider konkurrencen.

Den finansielle bistand skal være tilgængelig for offentlige organer som defineret i artikel 3, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102³³, der i overensstemmelse med national ret påtager sig at stille lokal trådløs konnektivitet, som er gratis og uden diskriminerende vilkår, til rådighed gennem installering af lokale trådløse adgangspunkter.

Finansierede aktioner må ikke overlappe eksisterende gratis private eller offentlige tilbud med lignende egenskaber, herunder kvalitet, i samme offentlige rum.

³³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102 af 26. oktober 2016 om tilgængeligheden af offentlige organers websteder og mobilapplikationer (EUT L 327 af 2.12.2016, s. 1).

Det disponible budget fordeles på en geografisk afbalanceret måde blandt medlemsstaterne.

Hvor det er relevant, sikres koordinering og sammenhæng med CEF-aktioner til støtte for socioøkonomiske drivkræfters adgang til net med meget høj kapacitet, som kan levere gigabitkonnektivitet.

Vejledende liste over støtteberettigede 5G-korridorer

I tråd med Kommissionens målsætninger for et gigabitsamfund og for at sikre, at større landbaserede transportruter har uafbrudt 5G-dækning senest i 2025³⁴, omfatter aktioner til gennemførelse af uafbrudt dækning med 5G-systemer i henhold til artikel 9, stk. 4, litra c), for det første aktioner på grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM³⁵ og for det andet aktioner på længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM langs korridorerne som anført i tabellen nedenfor (vejledende liste). Til dette formål anvendes TEN-T-korridorerne som grundlag, men udbredelsen af 5G er ikke nødvendigvis begrænset til disse korridorer.

Hovednetkorridoren "Atlantehavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Porto-Vigo og Merida-Evora og Aveiro – Salamanca
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Metz – Paris - Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lissabon -Bilbao – Madrid – Lissabon
Hovednetkorridoren "Østersøen – Adriaterhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Gdansk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper – Trieste

³⁴ Konnektivitet med henblik på et konkurrencedygtigt digitalt indre marked – På vej mod et europæisk gigabitsamfund - COM(2016) 587 final.

³⁵ "Connected and Automated Mobility" (netforbundet og automatiseret mobilitet).

Hovednetkorridoren "Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / Split
Hovednetkorridoren "Nordsøen – Østersøen"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Warszawa – Kaunas – Vilnius/Klaipėda
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Tallinn – Riga – Kaunas – den litauiske/polske grænse – Warszawa Den hviderussiske/litauiske grænse – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
Hovednetkorridoren "Nordsøen – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Metz-Merzig-Luxembourg Rotterdam-Antwerpen-Eindhoven
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Amsterdam - Rotterdam – Breda – Lille – Paris Bruxelles – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
Hovednetkorridoren "Orienten/det østlige Middelhav"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Sofia-Thessaloniki-Beograd
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Berlin – Prag – Brno — Bratislava — Košice Timisoara – Sofia – den tyrkiske grænse -Sofia – Thessaloniki – Athen

Hovednetkorridoren "Rhinen – Alperne"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Bologna-Innsbruck-München (Brennerkorridoren)
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (am Main) Basel – Milano – Genova
Hovednetkorridoren "Rhinen – Donau"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	-
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Frankfurt (M) – Passau – Wien – Bratislava– Budapest – Osijek - Vukovar - Bukarest – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels Frankfurt (am Main) – Strasbourg
Hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet"	
Grænseoverskridende strækninger til eksperimenter med CAM	Oulu-Tromsø Oslo- Stockholm-Helsingfors
Længere strækninger til mere omfattende udbredelse af CAM	Åbo – Helsingfors – den russiske grænse Stockholm / Oslo – Malmø Malmø – København – Hamburg – Würzburg Nürnberg – München – Verona Rosenheim – Bologna – Napoli – Catania – Palermo Napoli – Bari – Taranto
Via Carpathia	Klaipėda – Kaunas - Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów - Barwinek